

**L'INTERVENTO**

# Costi standard, incentivi alle gare: due chiavi per il futuro

di ALFREDO DE GIROLAMO

La bozza del disegno di legge di riassetto sul trasporto pubblico locale e servizi ferroviari regionali predisposto dalla direzione generale del Ministero dei Trasporti e Infrastrutture contiene molti aspetti positivi, e potrà essere ulteriormente migliorato in aula. Un provvedimento quello presentato dall'allora sottosegretario Erasmo D'Angelis, che insieme all'entrata in operatività dell'Autorità Nazionale di Regolazione dei Trasporti, consentirà quel salto di qualità e quella modernizzazione attesa da anni nel settore, avvicinando l'Italia ai più avanzati paesi d'Europa che hanno scelto il trasporto pubblico locale sostenibile come il modo migliore per spostarsi e garantire il diritto alla mobilità.

Innanzitutto si conferma il quadro delle risorse, ma lo si collega finalmente ai costi standard introducendovi inoltre disincentivi a chi non fa le gare e sceglie gli affidamenti in house, e a chi non organizza gli affidamenti per ambiti ottimali. Una scelta ragionevole e che supera gli sprechi della spesa storica, anche se sarebbe stato preferibile 'premiare' le realtà virtuose piuttosto che 'punire' quelle arretrate, in modo da aumentare l'offerta di servizi e non bloccarla ai livelli del 2012.

Al tempo stesso la bozza del disegno di legge prevede di escludere completamente il fondo nazionale trasporti dal Patto di

Stabilità e introduce la detraibilità delle spese degli abbonamenti e contributi per 100 milioni l'anno per il rinnovo del parco autobus, vecchio in Italia il doppio della media europea. Tutte misure che andranno discusse con il Ministero dell'Economia, ma che vanno nella giusta direzione. Era auspicabile anche una forma vera di "incentivo" alle gare, attraverso l'abbattimento dell'Iva sui contributi pubblici ai gestori in caso di affidamento tramite gara, un'ipotesi che poteva liberare una parte delle risorse già oggetto di tagli negli ultimi anni. L'applicazione dei costi standard finalmente premierà le gestioni virtuose, e comincerà, pur gradualmente, a colpire sprechi ed inefficienze, dopo 30 anni di ripartizione del fondo secondo il criterio della spesa storica. Per incentivare le gare rispetto alle gestioni in house, il Ministero dei Trasporti ha scelto la strada, inevitabile alla luce dell'attuale quadro normativo comunitario, della penalizzazione degli affidamenti in house - senza ricorrere all'impedimento legislativo, probabilmente illegittimo essendo in vigore il Regolamento Comunitario 1370/2007 - con una riduzione dei trasferimenti. E' forte infine l'impegno per il finanziamento della sostituzione del parco autobus, con effetti sia sull'ambiente - non più euro 0, 1 e 2 - che sulla qualità dei servizi e sul comfort per i cittadini.

Un altro capitolo da prendere in considerazione nel corso dell'iter parlamentare

nel disegno di legge è quello relativo agli incentivi alle fusioni e aggregazioni di aziende, pubbliche e private, ancora troppo piccole e frammentate in Italia rispetto ai colossi europei. Incentivi fiscali ma soprattutto agevolazioni burocratiche e amministrative a chi si fonde e ammortizzatori sociali per la gestione degli inevitabili esuberanti derivanti dalle aggregazioni sono possibili e facilmente applicabili. Incentivi da un lato e penalizzazioni per chi non affida a scala di ambito ottimale dall'altro sono le due strade maestre per ottenere in poco tempo aziende grandi ed efficienti, capaci di competere sul mercato europeo. Insomma un passo avanti nella politica di trasporto pubblico locale come punto centrale della politica di mobilità, teso a superare un vecchio modo di intendere il TPL e a modernizzare l'intero comparto.

Una buona notizia anche per la Toscana, che si appresta a fare la gara a lotto unico regionale per il tpl su gomma. Una regione che ha tutto da guadagnare da incentivi alle gare, costi standard, e sostegno agli investimenti, disponendo già di operatori efficienti scelti con gara e che stanno raggiungendo con seri processi industriali dimensioni di scala ormai regionali. Gli sforzi già fatti dal governo regionale se sommati ad una riforma nazionale possono creare finalmente le giuste condizioni e con esse le risorse per il rilancio di un servizio efficiente e di qualità per i cittadini toscani.

